


Комиссия по устойчивому развитию
Девятая сессия

16–27 апреля 2001 года

Пункт 4 предварительной повестки дня*

Секторальная тема: атмосфера
**Доклад Межсессионной специальной рабочей группы
по транспорту и атмосфере**
Нью-Йорк, 6–9 марта 2001 года
Содержание

	<i>Пункты</i>	<i>Стр.</i>
I. Вопросы, требующие решения Комиссии по устойчивому развитию или доведенные до ее сведения	1–36	3
A. Транспорт	2–21	3
1. Возможные элементы проекта решения	2	3
2. Резюме обсуждений, представленное сопредседателями	3–21	9
B. Защита атмосферы	22–36	13
1. Возможные элементы проекта решения	22	13
2. Резюме обсуждений, подготовленное сопредседателями	23–36	17
II. Другие вопросы	37	20
III. Утверждение доклада Рабочей группы	38–39	20
IV. Организационные и другие вопросы	40–47	21
A. Открытие и продолжительность сессии	40–42	21
B. Выборы должностных лиц	43–44	21
C. Повестка дня и организация работы	45	21

* E/CN.17/2001/1.

D. Участники	46	21
E. Документация	47	22
Приложение		
Список участников		23

I. Вопросы, требующие решения Комиссии по устойчивому развитию или доведенные до ее сведения

Введение

1. Цели сессии Межсессионной специальной рабочей группы по транспорту и атмосфере заключались в подготовке к девятой сессии Комиссии по устойчивому развитию и содействию Комиссии в достижении реальных результатов в работе по проблемам транспорта и защиты атмосферы. В соответствии с принятым на сессии решением эти проблемы рассматривались отдельно, и рабочей группой были подготовлены возможные элементы проекта решения и резюме сопредседателей, касающиеся обсуждения каждой темы. Все документы были подготовлены сопредседателями Рабочей группы по итогам резюме состоявшихся в ходе сессии дискуссий и с учетом замечаний и предложений участников по предварительным проектам, но официальное обсуждение этих документов не проводилось.

A. Транспорт

1. Возможные элементы проекта решения

2. Рабочая группа представляет Комиссии по устойчивому развитию на ее девятой сессии изложенные ниже возможные элементы проекта решения.

Возможные элементы проекта решения по транспорту

Общие соображения

1. Комиссия могла бы подтвердить сохраняющуюся актуальность и важное значение всех согласованных принципов, отраженных в Рио-де-Жанейрской декларации по окружающей среде и развитию, включая принцип, в соответствии с которым вследствие своей различной роли в ухудшении состояния глобальной и окружающей среды государства несут общую, но неодинаковую ответственность, как об этом говорится в принципе 7, и могла бы отметить, что:

а) финансовые ресурсы и механизмы играют ключевую роль в осуществлении Повестки дня на XXI век. Финансирование деятельности по осуществлению Повестки дня на XXI век будет в целом обеспечиваться в странах государственным и частным секторами. Что касается развивающихся стран, то основным источником внешнего финансирования является официальная помощь в целях развития (ОПР), и для финансирования устойчивого развития и осуществления Повестки дня на XXI век потребуется значительный объем новых и дополнительных средств. Следовательно, необходимо безотлагательно выполнить все финансовые обязательства, отраженные в Повестке дня на XXI век, особенно обязательства, содержащиеся в главе 33, и положения, касающиеся новых и дополнительных ресурсов, которые должны не только обеспечиваться в надлежащем объеме, но и быть предсказуемыми. Необходимо вновь предпринять усилия с целью обеспечить, чтобы все источники финансирования вносили вклад в экономический рост,

социальное развитие и охрану окружающей среды в контексте устойчивого развития и осуществления Повестки дня на XXI век;

б) необходимо обеспечить доступ к экологически безопасным технологиям на основе рационального подхода и их передачу, особенно в развивающихся странах, посредством принятия дополнительных мер, которые содействовали бы сотрудничеству в области технологии и должны создать возможность для передачи необходимого технического ноу-хау, а также укрепления экономического, технического и управленческого потенциала для эффективного использования и дальнейшего развития переданной технологии. Сотрудничество в области технологии осуществляется на основе совместных усилий предприятий и правительств, как поставщиков технологии, так и ее получателей. Следовательно, такое сотрудничество предусматривает осуществление взаимоусиливающего процесса с участием правительств, частного сектора и субъектов, занимающихся научными исследованиями и разработками, с тем чтобы добиться максимально возможной результативности усилий по передаче технологии. Для успешного развития долгосрочных партнерских отношений в рамках сотрудничества в области технологии на протяжении длительного времени необходимо постоянно обеспечивать систематическую профессиональную подготовку и формирование потенциала на всех уровнях.

2. Решения по вопросам транспорта должны обеспечить баланс между экономическим развитием, социальным развитием и охраной окружающей среды, поскольку они представляют собой взаимозависимые и взаимодополняющие компоненты процесса устойчивого развития.

3. Эффективные и экологически безопасные транспортные услуги и системы должны способствовать экономическому и социальному развитию. Необходимо, чтобы они были недорогостоящими и доступными, с тем чтобы обеспечить мобильность на основе принципа справедливости для всех секторов общества.

4. Задачи разработки политики в секторе транспорта имеют сложный и многоплановый характер. Связанная с транспортными перевозками деятельность по-разному влияет на экономический рост, социальное развитие и состояние окружающей среды. Она порождает конкретные проблемы в контексте урбанизации, а также отдельный комплекс проблем в сельских и удаленных районах, включая горные районы. Требуемые решения проблемы наземного, морского и воздушного транспорта различны, но их также необходимо учитывать. Социальные аспекты проблемы транспорта включают его доступность по средствам и его воздействие, в частности на здоровье и безопасность членов общин, инфраструктуру, гендерные аспекты, занятость и условия труда и удовлетворение запросов людей, которые имеют особые потребности.

5. Связанная с транспортными перевозками деятельность оказывает многообразное воздействие на окружающую среду. Экологический ущерб, причиняемый вследствие аварий и загрязнения, очевиден и имеет большие масштабы. Выбросы выхлопных газов при эксплуатации автомобилей и других видов транспорта вредны для здоровья человека и среды в целом. Спрос на транспортные услуги значителен, и он,

возможно, повысится. Транспортные системы по-разному влияют на состояние населенных пунктов, в том числе на условия жизни в городах и землепользование, и могут привести к дроблению экосистем и среды обитания.

6. Еще одной проблемой, с которой сталкиваются директивные органы, является широкое разнообразие участников деятельности, которые вносят важный вклад в разработку политики и помощь которых часто необходима для ее эффективного осуществления. В рамках деятельности по достижению устойчивого развития необходимо обеспечивать координацию и консультации как в рамках правительств, так и между ними. Рекомендуется развивать диалог с общинами и решать задачи совместно с промышленностью.

7. Комиссия могла бы принять во внимание, что налицо острая необходимость в создании адекватных и эффективных экономически жизнеспособных, социально приемлемых и экологически чистых транспортных систем, особенно в развивающихся странах, где такие факторы, как доступность и невысокая стоимость услуг, имеют важное значение для ликвидации нищеты и расширения доступа к социальным услугам и рабочим местам. Перспективы достижения устойчивого развития зависят от учета связанных с транспортом аспектов в планировании хозяйственной деятельности в городах и сельских районах, в рамках решений, касающихся общественной инфраструктуры, а также политики и мер по ликвидации нищеты и содействию обеспечению равенства между мужчинами и женщинами.

8. Комиссия могла бы особо отметить, что содействие достижению прогресса в деле обеспечения устойчивого развития может оказать внедрение технических новшеств, и могла бы вынести рекомендацию в отношении научных исследований и разработок в сфере более экологически чистых технологий вплоть до этапа организации серийного производства и на этом этапе.

9. Будучи осведомлены об опасности трансграничных перемещений вредных веществ, включая ядерные отходы, для здоровья человека, безопасности и окружающей среды, государства должны действовать с учетом их соответствующих обязательств по международным соглашениям в этой области.

Международное сотрудничество

10. Комиссия могла бы особо отметить важное значение международного сотрудничества в рамках Повестки дня на XXI век с целью обеспечить, чтобы такой аспект, как транспорт, учитывался в общем контексте устойчивого развития. Признавая, что для достижения устойчивого развития потребуется международное сотрудничество и конкретные меры с учетом национальных условий, и стремясь предоставить развивающимся странам и странам с переходной экономикой помощь в достижении устойчивого развития, Комиссия могла бы рекомендовать международному сообществу согласовать следующие меры:

- a) обеспечение достаточного объема финансовых средств в целях, в частности, облегчения передачи более чистых в экологическом отношении технологий, содействия эффективному использованию энергии и совершенствования транспортных систем с использованием всех соответствующих финансовых учреждений и механизмов;
- b) поощрение международных финансовых учреждений к рассмотрению возможности придания приоритетного значения транспортным проектам в интересах устойчивого развития;
- c) содействие созданию потенциала, в том числе на основе программ развития людских ресурсов в интересах развивающихся стран посредством реализации программ профессиональной подготовки для развития технических навыков и навыков планирования;
- d) содействие развитию партнерских отношений между государственным и частным секторами в целях поощрения инвестирования сектора транспорта, что облегчит внедрение надлежащих технологий и создание инфраструктуры в соответствии с целями устойчивого развития на основе национальных приоритетов;
- e) формирование местного потенциала в целях развития надлежащей технологии, а также ее производства;
- f) повышение качества работы по сбору, оценке и анализу информации по транспортной тематике и знаний о тенденциях в процессах принятия решений и планирования на национальном, региональном и международном уровнях и поощрение использования новейших технологий с целью способствовать обмену информацией и базами данных;
- g) содействие усилиям по расширению информирования общественности;
- h) содействие разработке политики в области транспортных перевозок, направленной на повышение безопасности транспортного сектора;
- i) содействие реализации проектов создания, модернизации и обслуживания транспортной и коммуникационной инфраструктуры в горных районах;
- j) осуществление рекомендаций девятнадцатой специальной сессии Генеральной Ассамблеи относительно постепенного отказа от использования содержащего свинцовые добавки автомобильного топлива¹;
- k) принятие мер по содействию использованию более чистых видов топлива.

¹ В пункте 47(f) своей резолюции S-19/2 Генеральная Ассамблея рекомендует обеспечить ускорение процесса постепенного отказа от использования содержащего свинцовые добавки автомобильного топлива в целях уменьшения чрезвычайно опасного для человека контакта с содержащими свинец веществами. В связи с этим следует и впредь оказывать развивающимся странам техническую и экономическую помощь, с тем чтобы они были в состоянии осуществить такой переход.

11. Комиссия могла бы поощрять работу международных организаций, таких, как Международная организация гражданской авиации (ИКАО), Международная морская организация (ИМО) и Организация Объединенных наций по промышленному развитию (ЮНИДО), а также правительств в содействии функционированию транспортных систем, которые способствуют повышению уровня безопасности и сокращению масштабов загрязнения окружающей среды и других негативных экологических последствий. Комиссия могла бы также проводить идею налаживания более тесного сотрудничества и координации между существующими организациями, осуществляющими деятельность в области транспорта, в целях усиления взаимодополняемости и сведения к минимуму дублирования работы.

Региональное сотрудничество

12. На региональном уровне Комиссии, возможно, целесообразно принимать меры по поощрению регионального сотрудничества посредством более эффективного использования региональных комиссий и существующих банков развития и региональных организаций посредством:

- a) обмена передовым опытом и сбора и распространения данных в качестве возможных направлений сотрудничества на региональном уровне как между регионами, так и внутри их;
- b) изучения возможности заключения или укрепления соглашений по проблеме трансграничного загрязнения с учетом потребностей и характерных особенностей каждого региона;
- c) финансирования транспортных проектов в интересах устойчивого развития, что также может представляться уместным на региональном уровне.

Рекомендации в отношении деятельности на национальном уровне

13. На национальном уровне правительствам с учетом их приоритетов и соответствующих национальных условий рекомендуется рассмотреть возможность:

- a) усиления стимулов в рамках разумного в финансовом отношении и действенного комплекса подходов в целях сокращения масштабов загрязнения и повышения эффективности использования энергии;
- b) учета экономических, социальных и экологических соображений в процессе принятия решений в транспортном секторе;
- c) развития транспортных систем, учитывающих потребности в развитии, и, где это позволяют сделать финансовые ресурсы, смягчения негативных экологических последствий, в том числе посредством принятия мер по рационализации транспортных потоков и дорожных систем, в целях регулирования спроса на транспортные перевозки и облегчения потока товаров и доступа к ним;

- d) поощрения стран к принятию дополнительных мер по содействию развитию автомобилестроения и использования более современных автотранспортных средств и повышения качества обычного топлива, а также разработки и содействия внедрению альтернативных видов топлива;
- e) поощрения участия частного сектора в работе, направленной на повышение эффективности каждого вида транспорта и качества контроля за выбросами выхлопных газов;
- f) дальнейшей работы по постепенному отказу от использования содержащего свинцовые добавки топлива;
- g) содействия повышению топливной экономичности двигателей;
- h) содействия созданию потенциала и надлежащему использованию информационной технологии, включая усилия по совершенствованию местного институционального потенциала и координации деятельности по решению транспортных проблем и проблем, оказывающих воздействие на транспортную сферу;
- i) создания, где это возможно, благоприятных условий для научных исследований, разработок и внедрения технических новшеств;
- j) содействия увязке различных видов транспорта в целях повышения эффективности использования существующей инфраструктуры и активизации эксплуатации более эффективных видов транспорта;
- k) содействия обеспечению доступа к эффективным, безопасным, недорогим и экологически чистым государственным транспортным системам, в том числе в интересах развития городских и межгородских транспортных услуг;
- l) принятия дополнительных мер, направленных на содействие обеспечению безопасности дорожного движения;
- m) сохранения и поощрения доступа к недорогим транспортным системам и изучения возможностей для более активного использования низкокзатратных, всегда готовых к эксплуатации видов транспорта, включая безопасный немоторизованный транспорт;
- n) разработки политики, которая связана с транспортными услугами и системами и в рамках которой признаются потенциальные возможности комплексного планирования землепользования и инфраструктуры, государственных транспортных сетей и планирования дорог в качестве средств регулирования спроса на транспортные услуги и создания более экологически рациональных моделей использования транспорта;
- o) содействия планированию транспортных услуг и систем, учитывающему гендерные аспекты, и более активное применение основанных на принципах широкого участия подходов к планированию транспортных перевозок, способствующих удовлетворению социальных нужд, в том числе людей, имеющих особые потребности;

р) содействия обеспечению участия общественности, включая всех субъектов в процессе принятия решений, и доступа к информации, в частности, с целью предоставить потребителям возможность для сознательного выбора; и

q) обращения к правительствам и соответствующим организациям с призывом рассмотреть возможность принятия мер по установлению более справедливых и разумных цен в сфере использования транспорта и инфраструктуры и разработки, где это уместно, стратегических механизмов, при помощи которых можно было бы оценивать воздействие на окружающую среду и состояние здоровья людей.

2. Резюме обсуждений, представленное сопредседателями

Введение

3. Базовым документом при обсуждении проблем транспорта являлся доклад Генерального секретаря о транспорте (E/CN.17/2001/3), подготовленный в соответствии с резолюцией S-19/2 Генеральной Ассамблеи о Программе действий по дальнейшему осуществлению Повестки дня на XXI век.

4. В докладе отмечается, что, хотя способность транспортировки товаров и услуг является одним из предварительных условий обеспечения экономического роста и развития, выбросы газов в транспортном секторе представляют собой угрозу для здоровья людей и состояния окружающей среды. Они способствуют повышению глобальных масштабов выбросов парниковых газов, в первую очередь, двуокиси углерода, а также локальных загрязнителей, таких, как свинец, мелкие твердые примеси, окислы азота и окислы серы. Предполагается, что работа транспортного сектора в условиях экономического роста и роста численности народонаселения, урбанизации и глобализации активизируется.

5. Решения об инвестициях в сектор транспорта могут содействовать устойчивому развитию при условии, что такая инвестиционная деятельность будет осуществляться с учетом регулирующих землепользование правил, ограничивающих процесс разрастания городов. Во многих странах ощущается необходимость переориентации государственных расходов с содействия использованию частных автомобилей на использование систем общественного транспорта, а также поощрения использования более чистых видов топлива, передачи более чистых технологий и более качественного технического обслуживания автомобилей. В ряде городских районов предпринимались успешные усилия по поощрению использования немоторизованного транспорта, включая пешие передвижения.

6. Уместно особо упомянуть о потребностях в транспорте неимущих. Их доступ к транспортным услугам влияет на стоимость предметов и услуг первой необходимости для благополучной жизни, а также на способность получения доходов. Неимущие, как правило, активнее всего пользуются системами общественного транспорта, когда они имеются и доступны в финансовом отношении, велосипедами и гужевым транспортом и передвигаются пешком.

7. В докладе уделяется пристальное внимание особым потребностям в транспорте в городских и сельских районах, а также потенциальным последствиям процесса глобализации. Более активное использование

воздушного транспорта влияет на устойчивое развитие. Воздействие решений, связанных с инвестиционной деятельностью в транспортном секторе, на устойчивое развитие имеет долгосрочный характер и заслуживает внимательного рассмотрения директивными органами, работниками сферы планирования городского хозяйства и всеми участниками деятельности.

Общие соображения

8. Многие делегации указали, что при рассмотрении вопроса о транспорте следует руководствоваться принципом общей, но неодинаковой ответственности.

9. Было выражено общее мнение, что повышение уровня мобильности людей и укрепление способности осуществлять транспортировку товаров и услуг являются залогом экономического роста и развития и что транспортный сектор вносит существенный вклад в рост валового внутреннего продукта (ВВП). Вместе с тем, с тем чтобы транспортный сектор в полной мере способствовал экономическому и социальному развитию, он должен быть эффективным и экологически рациональным и безопасным и обеспечивать для всех секторов общества мобильность и доступность на справедливой основе. Не связанный со значительными затратами доступ к рабочим местам, жилищам, системам здравоохранения и образования и другим общественным благам крайне необходим для обеспечения благосостояния людей в сельских и городских районах. Неэффективные системы транспорта тормозят процесс развития во многих развивающихся странах, особенно в наименее развитых странах.

10. Все участники согласились с тем, что спрос на транспортные услуги во всем мире будет и далее повышаться ввиду увеличения темпов глобализации и быстрого ускорения урбанизации в странах развивающегося мира. Транспортный сектор является главным источником роста спроса на энергию, и ожидается, что в обозримом будущем такой рост будет продолжаться. Повышение спроса на транспортные услуги во всем мире сопровождается возникновением целого ряда важных в экологическом отношении проблем. Все большее значение приобретают усилия по решению этих проблем и смягчению их последствий.

11. Многие делегации заявили, что доступ к недорогостоящим транспортным услугам по-прежнему имеет первостепенное значение для развивающихся стран. Удовлетворение спроса на транспорт предполагает высокие затраты, тесно связанные с государственными расходами, затратами в сфере предпринимательской деятельности и бюджетами семей, и влияет, в частности, на положение имеющих низкий доход семей, еще в большей степени усугубляя проблему нищеты, с которой они сталкиваются. Делегации также ссылались на упомянутые в докладе Генерального секретаря нехватку и дороговизну транспорта в качестве факторов, способствующих увеличению плотности застройки и плотности населения, что приводит к ухудшению состояния окружающей среды в населенных пунктах, и отмечали, что неспособность городских транспортных систем справиться с потоком транспорта приводит также к заторам, увеличению числа аварий и неблагоприятному воздействию на здоровье людей.

12. Отмечалось важное значение роли потребителей, а также групп потребителей и успехи или неудачи в деле поощрения транспортной политики, которая содействует устойчивому развитию. Вместе с тем столь же важное значение имеет роль производителей, включая автомобильную промышленность, в содействии достижению цели устойчивого развития транспортного сектора.

13. Многие делегации призвали расширить международное сотрудничество в области оказания финансовой и иной помощи в создании потенциала и передачи экологически безопасных транспортных средств развивающимся странам. Они отметили возможность оказания развивающимся странам помощи в содействии реализации транспортных проектов для удовлетворения потребностей в транспортных перевозках в интересах устойчивого развития, в частности, при помощи проектов эффективного использования энергии. Многие делегации заявили, что их страны предприняли шаги не только по совершенствованию транспортных систем, но и по осуществлению стратегий, способствующих переходу к использованию в транспорте в меньшей степени загрязняющих среду видов топлива, например природного газа для автобусов и такси, а также этилового спирта в качестве альтернативного и более чистого вида топлива. Они также отметили необходимость создания комплексной системы наземного, воздушного, внутреннего водного и морского транспорта. В этой связи они указали, что необходимо обеспечить значительные инвестиции и передачу экологически чистых технологий для поощрения и поддержки развития транспортных систем, способных связать все крупнейшие городские центры, а во многих странах — острова, сети, которая имеет крайне важное значение для поддержки процесса устойчивого развития. Была также отмечена необходимость сохранения невысокой стоимости международных перевозок товаров, с тем чтобы содействовать усилиям развивающихся стран, направленных на повышение их благосостояния и ликвидацию нищеты.

14. Делегации также указали на всеобщую обязанность применять учитывающие гендерные аспекты подходы к транспорту, особенно в связи с удовлетворением особых потребностей женщин в сельских районах.

15. Некоторые делегации отметили, что расширение транспортных систем несомненно принесло множество социальных и экономических выгод, равно как и породило ряд проблем, и в этой связи необходимо принять меры с целью придать процессам в области транспортных перевозок более устойчивый характер и применять комплексный подход к планированию транспортных перевозок и оказанию услуг в этой области. Такие усилия необходимо предпринимать на всех уровнях самым разным участникам деятельности, включая правительства, международные и межправительственные организации, международные финансовые учреждения, неправительственные организации (НПО), частный сектор и потребителей. Было отмечено, что выбросы парниковых газов в транспортном секторе происходят главным образом в развивающихся странах. Делегации также заявили о необходимости уделять внимание обеспечению доступа людей, имеющих особые потребности, к транспорту на равноправной основе, и учитывать эти соображения при планировании транспортных перевозок и принятии соответствующих решений.

16. Те же делегации отметили существенное воздействие транспортного сектора на здоровье человека, поскольку у многих людей во всем мире вследствие загрязнения воздуха возникают проблемы со здоровьем, и значительный объем выбросов твердых примесей и свинца в транспортном секторе может иметь серьезные последствия для здоровья и развития детей. Они также упоминали о высоких показателях смертности и травматизма, особенно в секторе дорожного транспорта. Некоторые делегации утверждали, что, поскольку сохранение нынешних тенденций роста в сфере транспорта на неопределенное время не способствует устойчивому развитию, необходимо

принять меры с целью сократить потребности в поездках и повлиять на выбор вида транспорта в пользу более стабильных форм транспортных перевозок. Необходимо совершенствовать немоторизованный транспорт и поощрять его использование, особенно в развивающихся странах.

17. Некоторые делегации указали, что технические разработки призваны сыграть ключевую роль в смягчении экологических последствий функционирования транспортного сектора. Совершенствование стандартов в автомобильном транспорте и повышение качества топлива могли бы способствовать значительному сокращению масштабов выбросов выхлопных газов, что весьма благоприятно сказалось бы на окружающей среде и состоянии здоровья людей. Они также отметили, что в тех регионах мира, где отмечается интенсивное судоходство в прибрежных районах, существенную долю в общих выбросах в секторе транспорта составляют выбросы, производимые судами. Они также с обеспокоенностью отметили, что процессу глобального потепления климата способствуют выбросы, производимые летательными аппаратами, что необходимо предпринять усилия для сокращения масштабов выбросов и снижения уровня шума и что они придают большое значение техническим средствам и рыночным факторам. К Международной организации гражданской авиации (ИКАО) был обращен настоятельный призыв расширить свою деятельность по борьбе с выбросами и шумами, производимыми летательными аппаратами, и при этом учитывать ожидаемое усиление влияния воздушных перевозок на процесс глобального потепления климата в результате выбросов на больших высотах. К Международной морской организации (ИМО) также был обращен настоятельный призыв продолжать работу по усилению безопасности морского транспорта посредством снижения риска аварий и обеспечивать дальнейшее сокращение масштабов загрязнения окружающей среды вследствие международных морских перевозок. Была также отмечена та серьезная угроза для здоровья людей, безопасности и окружающей среды, которую представляют собой трансграничные перевозки ядерных отходов. Такие перевозки, особенно морским транспортом, необходимо осуществлять в соответствии с нормами международного права и положениями региональных соглашений. Было также отмечено, что практически имеются надежные и безопасные в техническом отношении средства транспортировки таких опасных отходов.

18. Был упомянут третий доклад по оценке Межправительственной группы по климатическим изменениям, в котором подчеркивается, что деятельность человека влияет на климат Земли и может повлечь за собой значительные экологические и экономические последствия и что при планировании перспективных направлений деятельности необходимо иметь четкое представление о взаимосвязи между транспортными системами, технологиями и местными и глобальными атмосферными явлениями. Было отмечено, что в одной из стран были применены положения федерального закона с целью наложить запрет на продажу начиная с 1996 года этилированного бензина, используемого дорожно-транспортными средствами, и недавно были опубликованы новые стандарты в отношении как автомобилей малой и большой грузоподъемности, так и содержания серы в бензине и дизельном топливе. Делегация указанной страны также отметила, что к любой деятельности по решению транспортных и смежных проблем необходимо

привлекать самых разных субъектов и что наилучшим способом обеспечения того, чтобы согласованные мероприятия проводились в полном объеме, является формирование консенсуса между частным сектором, НПО, государственными учреждениями и другими основными группами.

19. Ряд делегаций заявили, что устойчивое развитие транспорта является долгосрочной целью и ее достижение будет зависеть от эффективного сочетания подходов и активного участия в деятельности и сотрудничества многих партнеров — на национальном и международном уровнях — и обеспечиваться за счет учета экономических, социальных и экологических факторов в процессе принятия решений. Добиться баланса между этими тремя основополагающими элементами устойчивого развития представляет собой нелегкую задачу, и иногда придется идти на уступки, с тем чтобы остаться в выигрыше. Делегации также отметили необходимость решения вопросов и проблем сельских районов, которые по своему характеру часто отличаются от проблем городских центров. Но как сельские, так и городские районы сталкиваются со все большими трудностями в плане финансирования и расширения транспортной структуры.

20. Некоторые делегации с осторожностью отнеслись к идее разработки всеобъемлющей программы действий, направленной на обеспечение устойчивого развития транспортного сектора. Различные условия, в которых находятся страны, и их разные приоритеты обусловят необходимость в том, чтобы страны и регионы имели возможность выбирать, с учетом их положения, опробованные на практике или перспективные варианты.

21. Представители Группы неправительственных организаций (НПО) по устойчивому транспорту заявили, что проблемы, связанные с окружающей средой и положением неимущих слоев населения и возникшие вследствие проведения существующей транспортной политики, были описаны точно, и их масштабность нашла достаточное отражение. Вместе с тем вследствие уделения особого внимания используемым в рамках транспортных систем технологиям возникло обманчивое впечатление, что как сама проблема, так и способы ее решения сводятся лишь к распространению более устойчивых технологий. Наоборот, международные неправительственные организации считают, что неустойчивость глобальной транспортной системы является следствием реагирования имеющих в целом более высокие доходы потребителей на механизмы ценообразования, действие которых серьезно подрывает государственная система субсидирования и трудности трансформации дополнительных издержек, вызванных внешними экологическими причинами, во внутренние издержки производства и использования дорожной сети.

В. Защита атмосферы

1. Возможные элементы проекта решения

22. В нижеследующем тексте Рабочая группа представляет возможные элементы проекта решения Комиссии по устойчивому развитию на ее девятой сессии.

Возможные элементы проекта решения по защите атмосферы

Общие соображения

1. Комиссия могла бы подтвердить принцип общей, но неодинаковой ответственности и то важное значение, которое имеет для развивающихся стран дополнительная финансовая поддержка со стороны международного сообщества, помощь в создании потенциала и передача экологически безопасных технологий в соответствии с положениями Повестки дня на XXI век.
2. В решениях, касающихся атмосферы, должен обеспечиваться баланс между экономическим развитием, социальным развитием и охраной окружающей среды как взаимозависимыми и дополняющими друг друга компонентами устойчивого развития.
3. Комиссия могла бы подчеркнуть, что атмосфера Земли должна рассматриваться, наряду с океанами и земной поверхностью, как одна из трех главных, взаимодействующих друг с другом сфер, образующих глобальную систему жизнеобеспечения, и что устойчивое развитие неразрывно связано с теми последствиями, которые изменения в самой атмосфере могут иметь для деятельности человека, состояния экосистем и повторяемости стихийных бедствий. Она могла бы также отметить, что деятельность человека способствует накоплению в атмосфере загрязнителей воздуха, что чревато такими последствиями, как изменение климата, истощение стратосферного озонового слоя и загрязнение воздуха, в частности трансграничное загрязнение, загрязнение в городах и загрязнение воздуха в помещениях.
4. Крупномасштабное загрязнение воздушной среды негативно отражается на здоровье людей, состоянии экосистем и сельском хозяйстве. Во многих странах весьма остро стоит проблема ликвидации последствий загрязнения, особенно в больших городах. Поскольку загрязняющие вещества могут в некоторых случаях распространяться на тысячи километров от источника загрязнения, национальные усилия по снижению уровня загрязнения могут дополняться соответствующим региональным и международным сотрудничеством.
5. Вполне очевидно, что на долю развитых стран приходилось и приходится сегодня рекордное количество загрязняющих выбросов и что они должны возглавить работу по их сокращению. Комиссия могла бы отметить, что решение проблем атмосферы требует изучения многочисленных вопросов и проблем, таких, как нерациональные модели потребления и производства, справедливость и прежняя динамика выбросов, рост населения, высокие темпы урбанизации, миграция в растущие городские районы, отсутствие финансовых и технических ресурсов и взаимозависимость энергетики, транспорта и состояния атмосферы. В этой связи Комиссия могла бы подтвердить важность оказания поддержки со стороны международного сообщества. Комиссия могла бы также обратить внимание на проблемы изменчивости климата и последствия этого явления для устойчивого развития.

Международное сотрудничество

6. Комиссия, возможно, пожелает рекомендовать международному сообществу наладить сотрудничество, в том числе в форме предоставления помощи развивающимся странам и странам с переходной экономикой, которое имело бы перед собой следующие цели:

a) оказание помощи в создании потенциала, исследованиях, просветительской работе и обучению методам предупреждения загрязнения воздушной среды и борьбы с ним, в том числе за счет развития людских ресурсов;

b) оказание помощи в совершенствовании сбора, оценки и анализа данных об атмосферных выбросах и лучшем ознакомлении с тенденциями в политике и планировании на национальном, региональном и международном уровнях, а также содействие использованию соответствующей информационной технологии для облегчения доступа к информации и обмена ею;

c) оказание помощи в деле создания и применения более чистых видов топлива и технологий и методов борьбы с загрязнением воздуха;

d) пропаганда рациональных моделей потребления и производства, особенно в развитых странах;

e) поощрение передачи технологий производства более чистых видов топлива, в том числе передовых технологий производства ископаемого топлива, альтернативных технологий и методов производства топлива и управления дорожным движением, в том числе за счет привлечения частного сектора;

f) выделение достаточных финансовых средств, в частности на передачу экологически безопасных технологий;

g) содействие выявлению препятствий и трудностей финансового, технологического и институционального характера, которые возникают у всех стран, особенно развивающихся, в деле борьбы с загрязнением воздушной среды, в первую очередь в городских районах, для их изучения и устранения; и

h) поощрение дальнейшего тесного сотрудничества Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Центра Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (Хабитат) и других соответствующих международных организаций с правительствами для оказания им помощи в разработке стратегий борьбы с загрязнением воздуха в помещениях.

7. Отметив важное значение ряда международно-правовых документов для глобального сотрудничества в деле защиты атмосферы, Комиссия, возможно, также пожелает:

a) призвать соответствующие международные органы к дальнейшему сотрудничеству в деле осуществления многосторонних природоохранных соглашений, включая сотрудничество между секретариатами Монреальского протокола, Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, Конвенции о биологическом разнообразии и Международной конвенции по борьбе с

опустыниванием в тех странах, которые испытывают серьезную засуху и/или опустынивание, особенно в Африке;

b) отметить текущие переговоры в рамках Конвенции по изменению климата и Киотского протокола;

c) подчеркнуть важность пополнения Многостороннего фонда Монреальского протокола достаточным объемом средств и призвать стороны Монреальского протокола в кратчайшие сроки выполнить свои обязательства по внесению взносов в Многосторонний фонд;

d) призвать страны, пока не присоединившиеся к Монреальскому протоколу, изучить возможность скорейшей ратификации Монреальского протокола и поправок к нему или присоединения к ним; и

e) поддержать усилия сторон Монреальского протокола по дальнейшему изучению путей содействия применению эффективных в финансовом отношении, недорогих и экологически безопасных альтернатив озоноразрушающим веществам и, в частности, их использованию в развивающихся странах.

8. Что касается мониторинга земной атмосферы, то Комиссия могла бы подчеркнуть важность:

a) повышения эффективности систематического наблюдения за состоянием земной атмосферы, включая более широкое использование спутников и модернизацию наземных станций наблюдения;

b) оказания поддержки важнейшей программе наземных измерений общей концентрации озона в атмосферном столбе, координируемой ВМО, в течение оставшейся части десятилетия в целях определения потенциальных конечных последствий разрушения озонового слоя; и

c) поддержки, по мере необходимости, существующих ныне международных программ мониторинга, таких, как Глобальная система наблюдения за климатом.

Региональное сотрудничество

9. Что касается деятельности на региональном уровне, то Комиссия могла бы призвать к:

a) укреплению, по мере необходимости, сотрудничества в решении проблем, связанных с атмосферой, таким образом, чтобы при этом учитывались нужды и характерные особенности каждого региона;

b) поддержке существующих региональных соглашений о мерах по повышению качества воздуха и контролю за трансграничным загрязнением воздушной среды;

c) совершенствованию, по мере необходимости, атмосферного мониторинга и процедур сбора данных о загрязнении воздуха.

Рекомендации на национальном уровне

10. На национальном уровне правительствам, с учетом их соответствующих национальных приоритетов и условий, может быть предложено изучить — если это необходимо, то при поддержке международного сообщества — возможности для:

- a) совершенствования процедур сбора данных и мониторинга качества воздуха;
- b) широкого освещения деятельности Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) по разработке руководящих принципов повышения качества воздуха и обеспечения того, чтобы эти рекомендации проводились в жизнь;
- c) дальнейшей разработки и осуществления стратегий повышения качества воздуха, включающих борьбу с загрязнением воздуха и регулирование уровня загрязнения;
- d) определения и изучения вредных последствий загрязнения воздуха для здоровья людей;
- e) совершенствования стратегий сокращения рисков для здоровья, связанных с состоянием окружающей среды, в том числе при помощи планов и стратегий профилактики, сокращения масштабов и ликвидации заболеваний, вызванных загрязнением воздуха в помещениях;
- f) расширения участия общественности и доступа всех людей, включая трудящихся, к информации о том, как уменьшить опасности для здоровья, которыми чреваты атмосферное загрязнение и истощение озонового слоя;
- g) содействия координации национальных усилий по решению проблем, связанных с атмосферой;
- h) содействия внедрению наилучших и недорогих методов повышения качества воздуха и создания соответствующих стимулов для этого;
- i) улучшения жилищных условий, памятуя о том, что это особенно благоприятно скажется на здоровье женщин и детей.

2. Резюме обсуждений, подготовленное сопредседателями

Введение

23. Дискуссии по вопросам защиты атмосферы велись на основе доклада Генерального секретаря о защите атмосферы (E/CN.17/2001/2), подготовленного в соответствии с резолюцией S-19/2 Генеральной Ассамблеи о программе действий по дальнейшему осуществлению Повестки дня на XXI век.

Общие соображения

24. Было высказано общее мнение о том, что необходимо сделать все возможное, чтобы вопросы изменения климата не обсуждались в рамках Комиссии, и что дискуссии на ее девятой сессии никоим образом не должны предопределять итог текущих переговоров в соответствии с Рамочной

конвенцией об изменении климата и работы шестой сессии Конференции Сторон Конвенции.

25. Некоторые делегации призвали все государства ратифицировать и осуществить все соответствующие конвенции, протоколы и региональные соглашения, имеющие отношение к защите атмосферы и изменению климата.

26. Многие делегации отметили, что рост населения, быстрые темпы урбанизации, ведущие к образованию мегаполисов, нехватка финансовых и технических ресурсов, нерациональные модели потребления, взаимозависимость между энергетикой, транспортом и состоянием атмосферы и другие проблемы обуславливают необходимость целостного подхода к защите атмосферы, в том числе к проблеме локального загрязнения воздуха. С учетом остроты этой проблемы было отмечено, что необходимо изучить все возможные средства, включая налаживание и активизацию регионального сотрудничества в борьбе с загрязнением воздуха. Они подчеркнули важное значение передачи развивающимся странам надлежащих экологически чистых технологий как эффективного средства борьбы с загрязнением воздушной среды.

27. Многие делегации отметили необходимость пополнения Многостороннего фонда Монреальского протокола достаточным объемом средств и подчеркнули, что осуществлению Протокола и поправок к нему будет способствовать выделение Фонду дополнительных финансовых ресурсов, равно как и поиск экологически безопасных и недорогостоящих альтернатив озоноразрушающим веществам. Они отметили чрезвычайно высокую стоимость заменителей озоноразрушающих веществ, особенно для развивающихся стран. Вместе с тем некоторые делегации отметили, что Фонд доказал свою эффективность как механизм поддержки развивающихся стран в деле выполнения их обязательств по Протоколу. Одна делегация указала, что скорейшее выполнение всеми государствами-участниками своих финансовых обязательств пойдет на пользу работе Фонда.

28. Многие делегации призвали к активизации международного сотрудничества в деле оказания финансовой и технической помощи в таких областях, как создание потенциала, учебно-просветительская работа и повышение осведомленности общественности, особенно в связи с систематическими наблюдениями за состоянием атмосферы Земли, а также океанов и земной поверхности, в том числе при помощи спутников.

29. Некоторые делегации отметили, что загрязнение воздуха твердыми частицами и токсичными веществами имеет серьезные последствия для здоровья людей в городских и сельских районах, а также для состояния экосистем, урожайности продовольственных культур и сохранности архитектурных памятников. Национальные усилия по сокращению объема выбросов будут эффективными лишь в том случае, если они будут дополняться международными действиями и сотрудничеством. Они также отметили, что загрязнение воздуха в помещениях особенно пагубно сказывается на здоровье женщин и детей и что эти риски для здоровья и безопасности могут быть уменьшены за счет улучшения жилищных условий, совершенствования технологий, повышения качества топлива и поощрения разумного планирования и проектирования населенных пунктов с привлечением общественности.

30. Некоторые делегации заметили, что, хотя рост масштабов загрязнения есть неизбежное следствие экономического роста, связь между экономическим ростом и ухудшением качества воздуха может и должна быть разорвана, в частности благодаря поощрению использования более чистых видов топлива, технологий борьбы с загрязнением воздуха и рациональных моделей потребления и производства.

31. Ряд делегаций указали на четкую взаимосвязь между проблемами локального, регионального и глобального загрязнения воздушной среды, такими, как трансграничное загрязнение воздуха, изменение климата и истощение озонового слоя, отметив, что в этой связи необходимо предпринять усилия по отбору таких мер на местном, региональном и глобальном уровнях, которые принесли бы реальную пользу и решили бы одновременно несколько задач. Эти делегации заявили о своей твердой приверженности положениям региональной Конвенции Европейской экономической комиссии (ЕЭС) о трансграничном загрязнении воздуха на большие расстояния, участниками которой они являются, и указали, что деятельность в рамках этой конвенции может послужить образцом регионального сотрудничества для других регионов. Ряд делегаций отметили также историческое соглашение о трансграничном загрязнении воздуха между Канадой и Соединенными Штатами Америки, целью которого является существенное сокращение объема загрязнений, вызывающих смог.

32. Говоря о трансграничном загрязнении воздуха, одна делегация упомянула о своем активном участии в работе Сети организаций по наблюдению за кислотными осадками в Восточной Азии; в этой стране создан центр этой сети. Другая делегация указала, что из-за некоторых неясностей в научной стороне дела создавать глобальную сеть контроля за кислотными осадками, использующую общие методологии, преждевременно. Еще одна делегация упомянула о предпринятых в Восточной Азии инициативах в связи с трансграничным загрязнением воздуха, таких, как инициативы в рамках трехстороннего совещания министров по охране окружающей среды Китая, Японии и Республики Корея и Субрегиональной программы экологического сотрудничества стран Северо-Восточной Азии. Она также отметила, что необходимо провести углубленный анализ взаимосвязи между эффективностью региональных соглашений о борьбе с трансграничным загрязнением воздуха и наличием финансовых ресурсов и технологий. Другая делегация отметила, что за разработкой программы борьбы с таким трансграничным явлением, как образование дыма и тумана, в регионе Юго-Восточной Азии должны последовать конкретные действия при поддержке соответствующих международных организаций и стран-доноров. Некоторые делегации указали, что на данном этапе разрабатывать правовые документы в этой области преждевременно.

33. Некоторые делегации отметили необходимость использования научно обоснованных методов и систематических наблюдений для выявления проблем и оценки рисков, и ряд делегаций сочли, что наилучшим способом обнародования информации о качестве воздуха является составление кадастров выбросов, и в этой связи отметили целесообразность проведения мероприятий в связи с такими кадастрами и смежных программ. Была также отмечена настоятельная необходимость проведения наземных измерений общей концентрации озона в атмосферном столбе для определения конечных

последствий истощения озонового слоя, в связи с чем в течение следующего десятилетия будет активно поддерживаться программа в этой области, координируемая ВМО. Была подчеркнута роль систематических наблюдений для лучшего понимания физики атмосферных явлений и необходимость совершенствования комплексного глобального наблюдения при помощи спутниковых и наземных систем, что предполагает использование Комплексной стратегии глобальных наблюдений. Была также отмечена необходимость полноправного участия в процессе оценки ученых из развивающихся стран, включая выделение ресурсов на эти цели.

34. Некоторые делегации отметили, что следует избегать внедрения и применения озоноразрушающих веществ, которые пока не регламентируются международными правилами, и что эти вещества следует незамедлительно ставить под контроль в соответствии с Монреальским протоколом. Они также указали на необходимость уделять больше внимания целям, связанным с постепенным отказом развивающихся стран от применения загрязнителей, имеющих вредные последствия для качества воздуха и озонового слоя, и соответствующим технологическим процессам при изучении проблем изменения климата и стратегий сокращения масштабов использования таких загрязнителей или постепенного отказа от них.

35. Некоторые делегации заявили о своей полной поддержке глобального соглашения по стойким органическим загрязнителям (СОЗ) и призвали другие страны присоединиться к этому соглашению, которое принесет пользу всем странам, а также призвали страны, способные оказать помощь развивающимся странам и странам с переходной экономикой, предоставить финансовые средства с целью помочь этим странам сократить и ликвидировать выбросы СОЗ.

36. Группа НПО по энергетике и климатическим изменениям отметила, что, хотя планирование действий в чрезвычайных ситуациях и ликвидация их последствий и имеют крайне важное значение, главным направлением деятельности Комиссии в том, что касается проблем атмосферы, таких, как изменение климата и загрязнение воздуха, является предупреждение. Она также заявила, что если все лазейки в механизмах осуществления Киотского протокола будут устранены, то будет достигнута важная цель 5-процентного сокращения выбросов парниковых газов, но это не решит кардинальным образом серьезную проблему изменения климата, которое может иметь негативные и, быть может, даже разрушительные последствия для любой страны мира. Она также отметила, что, как указывают некоторые ученые, для предупреждения климатических изменений объем выбросов парниковых газов должен быть сокращен на 60–80 процентов, но она полагает, что этого не удастся достичь за достаточно короткий срок при помощи Конвенции об изменении климата, и поэтому Комиссия является именно тем межправительственным органом, который должен обратиться к правительствам с предложениями и рекомендациями в этой связи.

II. Другие вопросы

37. Никаких вопросов по данному пункту повестки дня Рабочей группой не обсуждалось.

III. Утверждение доклада Рабочей группы

38. На своем 7-м заседании 9 марта 2001 года Рабочая группа рассмотрела проект своего доклада (E/CN.17/ISWG.I/2001/L.1), а также неофициальные документы.

39. На том же заседании Рабочая группа приняла к сведению неофициальные документы и утвердила свой доклад.

IV. Организационные и другие вопросы

A. Открытие и продолжительность сессии

40. Межсессионная специальная рабочая группа по транспорту и атмосфере Комиссии по устойчивому развитию провела свою сессию в Нью-Йорке 6–9 марта 2001 года в соответствии с решением 1999/280 Экономического и Социального Совета от 29 июля 1999 года. Рабочая группа провела семь заседаний (1-е — 7-е) и несколько неофициальных заседаний.

41. Сессию открыла заместитель Председателя Комиссии по устойчивому развитию Мадина Б. Джарбусынова (Казахстан).

42. Со вступительным заявлением выступил Директор Отдела по устойчивому развитию Секретариата Организации Объединенных Наций.

B. Выборы должностных лиц

43. На своем 1-м заседании 6 марта Рабочая группа путем аккламации избрала сопредседателем Дейвида Стьюарта (Австралия).

44. На своем 2-м заседании 7 марта Рабочая группа путем аккламации избрала сопредседателем Дауди Таливаку (Уганда).

C. Повестка дня и организация работы

45. На своем 1-м заседании 6 марта Рабочая группа утвердила свою предварительную повестку дня и одобрила организацию своей работы в том виде, в каком они изложены в документе E/CN.17/ISWG.I/2001/1. Повестка дня включает следующие вопросы:

1. Выборы должностных лиц.
2. Утверждение повестки дня и другие организационные вопросы.
3. Транспорт.
4. Атмосфера.
5. Прочие вопросы.
6. Утверждение доклада Рабочей группы.

D. Участники

46. В работе сессии приняли участие представители 36 государств — членов Комиссии по устойчивому развитию. На ней также присутствовали наблюдатели от других государств — членов Организации Объединенных Наций и Европейского сообщества и представители организаций системы Организации Объединенных Наций и секретариатов договорных органов, а также наблюдатели от межправительственных и неправительственных организаций.

Е. Документация

47. Рабочая группа имела в своем распоряжении следующие документы:

a) доклад Генерального секретаря по вопросу о защите атмосферы (E/CN.17/2001/2);

b) доклад Генерального секретаря по проблеме транспорта (E/CN.17/2001/3);

c) заявление, представленное Международной федерацией по проблемам старения, неправительственной организацией, имеющей общий консультативный статус при Экономическом и Социальном Совете (E/CN.17/2001/NGO/1);

d) справочный документ по вопросу о защите атмосферы — устранение неопределенностей: совершенствование научной базы процесса принятия решений;

e) справочный документ по вопросу о защите атмосферы — последствия изменения климата и нестабильности: оценка и адаптация;

f) справочный документ о роли городского транспорта в устойчивом развитии населенных пунктов;

g) справочный документ по вопросу о транспорте и устойчивом развитии в регионе Экономической и социальной комиссии для Западной Азии;

h) справочный документ по вопросу об авиации и устойчивом развитии;

i) справочный документ, озаглавленный “Tendencias y politicas referente a los sistemas de transporte de las Ciudades de America Latina, y las implicancias para su sostenibilidad” («Тенденции и политика, связанные с системами транспорта в городах Латинской Америки и последствия для их устойчивого развития»);

j) справочный документ по вопросу о транспорте и устойчивом развитии в регионе Европейской экономической комиссии.

Приложение

Список участников

Государства — члены Комиссии по устойчивому развитию

Алжир:	Абдалла Баали, М. Али Реджел
Ангола:	
Австралия:	Марк Хайман, Дэвид Стюарт, Кэтлин Маки, Роберт Алдерсон, Патрисия Кей, Ховард Аллен, Клэр Уолш, г-н Гай О'Брайан
Беларусь:	Сергей Линг, Владимир Ванцевич, Игорь Качановский, Андрей Попов
Бельгия:	Надин Гузе, Гюнтер Шлеуваген, Ульрих Ленергс, Жан-Поль Шарлье
Боливия:	
Бразилия:	Мария Луиза Эшкорель ди Мореш
Камерун:	
Китай:	Сунь Чжэнь, Лю Дэшунь, Чжан Мегэн, Чжан Сяоан, Чэнь Чжэньминь, Ши Вэйцян, Ван Лин
Колумбия:	г-н Альфонсо Вальдивьесо, Андреа Альбан, Мария Кристина Карденас, Маурисио Бакеро
Кот-д'Ивуар:	
Куба:	Бруно Родригес Паррилья, Рафаэль Дауса Сеспедес, Илейдис Валиенте Л. Диас, Тересита Боргес, Мерседес Мостельер, Антонио Вильясоль, Педро Абелья, Ильда Ортис Гарсия
Чешская Республика:	Ян Кара, г-н Иржи Бендл, Дагмар Сучарова
Корейская Народно-Демократическая Республика:	Син Сон Чхоль, Лим Сон Чхоль
Демократическая Республика Конго:	
Дания:	Торбен Майланд Кристинсен, Петер Геберт, Туре Кристиансен, Нильс П. Хельтберг, Йенс Эрик Расмуссен, Аннетт Самуэльсен, Суне Шоу
Франция:	Раймон Керейяк, Женевьев Вербрюгге, Даниель Лё Гаргассон, Лоренс Вьюом
Германия:	Гила Альтманн, Мартин Лютц, Стефан Контиус, Рейнхард Крапп, Герт Кемпер, Кристина Щтейнбок, Карл-Хайнц Виттек, Рене Шааршмидт, Петер Кристманн, Уве Тегер, Джессика Супли, Хедвиг

	Веррон
Греция:	Элиас Гунарис, Алексис-Мариос Либеропулос, Андреас Камбицис
Гватемала:	Герт Росенталь, Сильвия Корrado
Гайана:	Алисон Дрейтон, Джордж Толбот
Венгрия:	Зита Геллер, Шандор Мозеш
Иран (Исламская Республика):	Багер Асади, Мохаммад Реза Саламат, Хусейн Моени, Мохсен Эспери
Италия:	Серджио Венто, Массимо Маккия, Пьер Бенедетто Франчесе, Корrado Клини, Джованни Брауцци, Фабио Кассесе, Валерия Риццо, Массимо Мартинелли, Глория Висконти, Антонио Страмбачи Скарчия, Роберто Бинатти
Япония:	Коитиро Секи, Масатоси Сато, Йотаро Хориути, Кадзуо Яги, Кадзухико Кокубу, Сунити Накада, Тору Нагаяма, Ко Койсо, Котаро Кавамата, Тосиюки Мацуи, Кунико Утида, Наомаса Муракоси
Казахстан:	Мадина Б. Джарбусынова
Ливан:	
Мадагаскар:	
Мали:	
Мавритания:	
Маврикий:	
Мексика:	Маурисио Эсканеро, Хосе Рамон Лоренсо, Артуро Понсе
Мозамбик:	Карлуш душ Сантуш, Нуну Томаш, Фернанду Жулиан
Нидерланды:	Питер Вербек, Винсент ван ден Берген, Ральф Брискорн, Герард Снел, Александра Валкенбург, Вим С. Тургенбург
Новая Зеландия:	Дон Макай, Тревор Хьюз, Эндрю Мэтьюз, Грант Робертсон, Данни Беркхард
Никарагуа:	
Пакистан:	Шамшад Ахмад, Айаз Ахмад Чаудхри, Имран Ахмад Сиддики
Парагвай:	
Перу:	
Филиппины:	

Польша:	Анджей Дворжак, Изабела Курдушевич
Португалия:	Нуну Бриту, Жуан Педру Финш-ду-Лагу, Кристина Вест, Сусанна Текшейра ди Сампайу, Исабель Мертенс, Исабель Рапосу, Патрисия Гашпар
Республика Корея:	Ли Хо Джин, Цой Сек Ён, Юн Чон Су, Чхон Бок Ён, О Хюн Чжу, Ли Кюн Чхуль, Хан Джин Хюн, Ким Сан До, Чён Ён Де
Российская Федерация:	Ю.Н. Исаков, Олег Ю. Кобяков, Дмитрий И. Максимычев, Сергей Ф. Булгаченко
Испания:	Иносенсио Ф. Ариас, Хуан Луис Флорес, Хосе Луис Росельо, Анхель Апарисио, Карлос Лопес
Шри-Ланка:	
Судан:	Мубарак Рахматалла, Ильхам Ибрагим Мухаммед Ахмед, Анас эт-Тайеб эль-Гайлани Мустафа
Таиланд:	Кулкумут Сингара На Айюдхайя, Суват Поопатананонг
Бывшая югославская Республика Македония:	Насте Чаловски, Донка Глигорова, Горан Стевчевский, Васко Грков
Тунис:	Неджиб Осман
Уганда:	Дауди Таливаку
Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии:	
Соединенные Штаты Америки:	Джонатан Марголис, Франклин Мур, Дэвид Моузес, Адела Бэкиел, Ко Баррет, Дэвид Берри, Томас Бреннан, Энн Кери, Роджер Конвей, Джон Дэвисон, Марк Г. Хэмбли, Лайза Хэнли, Джон Кавана, Мелиса Кехо, Дэниэл Мэгро, Дункан Марш, Джон Матушак, Патрик Мендис, Альфреда Мейерс, Камиль Миттельхольц, Марина Моргенегг, Дэниэл Рокберг, Артур Рипинский, Цинтия Сэдди, Клаудиа Сервер, Энн Стюарт, Дэвид ван Хогстратен

Государства — члены Организации Объединенных Наций, представленные наблюдателями

Австрия, Азербайджан, Андорра, Аргентина, Бангладеш, Венесуэла, Гаити, Доминиканская Республика, Египет, Индонезия, Канада, Кыргызстан, Лесото, Мальта, Марокко, Нигерия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Панама, Саудовская Аравия, Тонга, Турция, Украина, Финляндия, Чили, Швеция, Эквадор, Южная Африка

* * *

Организации, представленные наблюдателями

Европейское сообщество

Межправительственные организации

Представительство Международной федерации обществ Красного Креста и Красного Полумесяца при Организации Объединенных Наций

Неправительственные организации

Международная торговая палата, Международный совет по праву окружающей среды, Международная федерация по проблемам старения, Группа НПО по устойчивому транспорту и Группа НПО по энергетике и климатическим изменениям

Не являющиеся членами государства, имеющие миссии постоянных наблюдателей в Центральном учреждениях

Швейцария

Специализированные учреждения и смежные организации

Продовольственная и сельскохозяйственная организация Объединенных Наций, Всемирная метеорологическая организация, Всемирная организация интеллектуальной собственности, Организация Объединенных Наций по промышленному развитию, Международное агентство по атомной энергии

Учреждения Организации Объединенных Наций и связанные с ней программы

Европейская экономическая комиссия, Экономическая комиссия для Азии и Тихого океана, Программа развития Организации Объединенных Наций, Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде
